



## STORTINGET

# Innst. 94 S

(2023–2024)

Innstilling til Stortinget  
fra kontroll- og konstitusjonskomiteen

Dokument 3:11 (2022–2023)

### Innstilling fra kontroll- og konstitusjonskomiteen om Kvalitet og effektivitet i drift og vedlikehold av riks- og fylkesveier

Til Stortinget

## 1. Sammendrag

### 1.1 Innledning

Norge har et omfattende offentlig veinett på om lag 98 000 kilometer – hvorav omtrent 11 000 kilometer er riksvei og 45 000 kilometer er fylkesvei. Resten er kommunale veier. Stortinget har gjennom Nasjonal transportplan vedtatt at det overordnede målet for transportsektoren er et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i hele landet, med fem likestilte hovedmål:

- mer for pengene
- effektiv bruk av ny teknologi
- bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål
- nullvisjon for drepte og hardt skadde
- enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet

Drift og vedlikehold av veinettet har stor betydning for de nasjonale målene. I 2021 brukte Statens vegvesen og fylkeskommunene henholdsvis 8,2 og 12,7 mrd. kroner på drift og vedlikehold. Utførelsen av drift og vedlikehold kan ha stor betydning for skadeomfanget og risikoen for trafikkulykker. Forsinkelser i trafikken og stengte veier som følge av drift og vedlikehold medfører store samfunnsøkonomiske kostnader, og drift og ved-

likehold har også stor betydning for å bidra til Norges klima- og miljømål om reduserte CO<sub>2</sub>-utslipp.

Samferdselsdepartementet har det overordnede ansvaret for samferdselspolitikken, og for at de nasjonale målene for drift og vedlikehold nås. Statens vegvesen og fylkeskommunene er veieiere med ansvar for drift og vedlikehold av de fleste riks- og fylkesveiene i Norge.

Veisektoren har gjennomgått betydelige organisatoriske endringer de siste årene. Stortinget vedtok regionreformen i 2017, og dette medførte at fylkeskommunene overtok administrasjonen av fylkesveiene 1. januar 2020. Om lag 1 400 tilsatte i Statens vegvesen byttet arbeidsgiver til fylkeskommunene etter avviklingen av sams vegadministrasjon. Statens vegvesen har også blitt omorganisert.

Rapporter i perioden 2015–2021 fra Riksrevisjonen, Vegtilsynet, Statens havarikommisjon og Statens vegvesen har dokumentert risiko og svakheter i forvaltningen av drift og vedlikehold av riks- og fylkesveier, blant annet at:

- vedlikeholdsetterslepet har økt
- kostnadsnivået i driftskontrakter har gått opp og antallet tilbydere per kontrakt har gått ned
- dårlig vinterdrift har vært medvirkende årsak til flere dødsulykker
- Statens vegvesens kontroll og oppfølging av utførende entreprenører har hatt mangler

Undersøkelsen har blant annet tatt utgangspunkt i følgende vedtak og forutsetninger fra Stortinget:

- lov om vegar (veiloven)
- årlige budsjettproposisjoner for Samferdselsdepartementet med tilhørende innstillinger 2015–2022
- nasjonale transportplaner med tilhørende innstillinger 2015–2022

- Innst. 312 L (2018–2019) Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Endringer i veglova mv. (overføring av fylkesveiadministrasjon), jf. Prop. 79 L (2018–2019) Endringer i veglova mv. (overføring av fylkesveiadministrasjon)

Målet med undersøkelsen har vært å vurdere i hvilken grad veimyndighetene legger til rette for at drift og vedlikehold av riks- og fylkesveinettet utføres effektivt og med god kvalitet. Som en del av dette har Riksrevisjonen undersøkt årsaker til eventuell svak måloppnåelse. Undersøkelsen omfatter i hovedsak perioden 2015–2022. Riksrevisjonen har ikke sett på fylkeskommunenes styring og oppfølging av drift og vedlikehold.

Rapporten ble forelagt Samferdselsdepartementet ved brev 8. mars 2023. Departementet har i brev 3. april 2023 gitt kommentarer til rapporten. Kommentarene er i hovedsak innarbeidet i rapporten og i Riksrevisjonens dokument.

Rapporten, riksrevisorkollegiets oversendelsesbrev til departementet 26. april 2023 og statsrådets svar 11. mai 2023 følger som vedlegg til Riksrevisjonens dokument.

## 1.2 Konklusjoner

Konklusjoner:

- Kostnadene til drift og vedlikehold har økt betydelig siden 2015, uten at dette har gitt mer fremkommelige, miljøvennlige eller tryggere riks- og fylkesveier.
- Regionreformen har gitt større muligheter for lokale tilpasninger, men mindre stordriftsfordeler og mer fragmenterte kompetansemiljøer.
- Det er flere svakheter ved Statens vegvesens styring og oppfølging av drift og vedlikehold. Etaten:
  - har for lite styringsinformasjon og utnytter ikke data godt nok
  - planlegger i liten grad vedlikehold på lang sikt, og dette gir mindre effektivt vedlikehold og lite forutsigbarhet for entreprenørene
  - har svakheter i flere av sine rutiner, IT-systemer og læringsprosesser
  - har svakheter i arbeidet med å utforme og følge opp driftskontraktene
- Samferdselsdepartementet sikrer seg ikke god nok informasjon om resultatene av arbeidet med drift og vedlikehold på riks- og fylkesvei.

## 1.3 Overordnet vurdering

Det er *kritikkverdig* at kostnadene til drift og vedlikehold har økt betydelig siden 2015 uten at dette har gitt mer fremkommelige, miljøvennlige eller tryggere riks- og fylkesveier.

Det er flere svakheter i Statens vegvesens styring og oppfølging av drifts- og vedlikeholdsarbeidet, blant annet innen mål- og resultatstyring, planlegging, kontraktsutforming- og oppfølging, internkontroll og forbedringsarbeid. Samlet sett er dette *kritikkverdig*. Riksrevisjonen har ikke sett på fylkeskommunenes styring og oppfølging av drift og vedlikehold.

Det er *ikke tilfredsstillende* at Samferdselsdepartementet ikke sikrer seg god nok informasjon om resultatene av arbeidet med drift og vedlikehold på riks- og fylkesvei.

### 1.3.1 UTDYPING AV KONKLUSJONER

Kostnadene til drift og vedlikehold har økt betydelig siden 2015, uten at dette har gitt mer fremkommelige, miljøvennlige eller tryggere riks- og fylkesveier.

Undersøkelsen viser at kostnadene til drift og vedlikehold har økt betydelig. Dette har imidlertid ikke bidratt til økt måloppnåelse. Myndighetene har dermed ikke fått mer ut av pengene som er bevilget til drift og vedlikehold av riks- og fylkesvei. Dette mener Riksrevisjonen er *kritikkverdig*.

#### 1.3.1.1 Kostnadene til drift og vedlikehold har økt betydelig siden 2015, blant annet som følge av mindre effektive driftskontrakter

Undersøkelsen viser at de totale kostnadene til drift og vedlikehold av riks- og fylkesvei har økt fra 16,8 til 21 mrd. kroner i perioden 2019–2021, en økning på ca. 4 mrd. kroner, som utgjør 25 pst. Justert for prisvekst er kostnadsøkningen på ca. 2 mrd. kroner, som utgjør 10 pst. Kostnadene har økt mest for driftskontraktene, som før prisjustering har økt med henholdsvis 75 og 64 pst. for riks- og fylkesvei (se figur 1), langt mer enn prisindeksen for drift og vedlikehold, som har økt med 28 pst.

Etter prisjustering var driftskontraktene samlet sett 34 pst. dyrere i 2021 enn i 2015 (fra 5,3 til 7,2 mrd. kroner i året). For driftskontrakter som dekket samme veinett som før og ble fornyet i 2021/2022, hadde den totale prisjusterte kontraktssummen (for en kontraktperiode på fem år) økt med 59 pst. Videre tyder Riksrevisjonens effektivitets- og regresjonsanalyser på at driftskontraktene har blitt mindre kostnadseffektive de siste årene.

Undersøkelsen viser at oppdelingen av driftskontrakter som tidligere omfattet både riks- og fylkesvei, har vært en sentral årsak til kostnadsøkningen for driftskontraktene ved at det har ført til mindre stordriftsfordeler på både entreprenør- og byggherresiden. Kontrakter som bare omfatter fylkesveier, har ikke økt like mye som kontraktene som er delt opp. Strengere kontraktskrav, markedssituasjonen og høyere råvarepriser er også viktige årsaker til kostnadsøkningene. I tillegg har kostnadene til administrasjon og byggherreoppfølging økt. I

perioden 2018–2021 har antall interne årsverk benyttet til drift og vedlikehold i Statens vegvesen og fylkeskommunene økt fra 634 til 898, en økning på 41 pst. Den prosentvise økningen har vært like stor i Statens vegvesen og i fylkeskommunene samlet sett.

### 1.3.1.2 Det er et stort vedlikeholdsetterslep på norske veier, og det er indikasjoner på at etterslepet øker

Undersøkelsen viser at vedlikeholdsetterslepet sist ble kartlagt i 2012 og da ble anslått til å være på 60–100 mrd. kroner for fylkesvei og på 33–54 mrd. kroner for riksvei (i 2021-kroner). Beregningene av hva etterslepet er på i dag, er usikre, ettersom det ikke finnes gode systemer for å holde oversikt over tilstanden på veinettet. Statens vegvesen anslår at vedlikeholdsetterslepet på riksvei har økt. Unntaket er tunneler, som i stor grad har blitt oppgradert med investeringsmidler.

Kvaliteten på veidekket er den eneste tilstandsmålingen som blir rapportert årlig. Andelen av veidekket som har tilfredsstillende kvalitet, har vært stabil på om lag 90 pst. på riksveier og 60 pst. på fylkesveier.

Budsjettbevilgningene til drift og vedlikehold gis samlet, og kostnadsøkningen innenfor drift medfører at det blir mindre penger igjen til vedlikehold og til å redusere vedlikeholdsetterslepet på riks- og fylkesvei. Riksrevisjonen mener at dette gir indikasjoner på at etterslepet har økt, og at dette kan ha gått ut over målet om et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem.

### 1.3.1.3 Faktorer relatert til drift og vedlikehold er medvirkende i omtrent 30 dødsulykker i året, og utviklingen har vært stabil

Norge er et av de mest trafikksikre landene i Europa, med færrest trafikkdødsfall per innbygger og kjøretøykilometer, og over lang tid har det vært en nedgang i antall hardt skadde og drepte. I 2022 økte imidlertid tallene igjen, noe som blant annet kan ha sammenheng med at trafikkmengden er tilbake på normalt nivå etter koronapandemien. En gjennomgang av helsevesenets registre i et forskningsprosjekt har vist at det er en stor underrapportering av ulykker i politiregisteret, som den offisielle ulykkesstatistikken er basert på. Ifølge gjennomgangen er det reelle antallet hardt skadde trolig tre ganger høyere enn den offisielle statistikken.

Statens vegvesen analyserer og kategoriserer medvirkende faktorer til dødsulykker. Disse analysene viser at trafikantatferd medvirker i nesten alle dødsulykker. Derfor er tiltak som forbedret føreropplæring og kampanjeaktivitet viktig for å forbedre trafikksikkerheten.

Samtidig viser undersøkelsen at utførelsen av drift og vedlikehold også har stor betydning både for risikoen for at det skjer en ulykke, og for ulykkens skadeomfang. Ulykkesfaktorer som kan relateres til drift og vedlikehold, slik som for eksempel veidekke og glatt vei, har

medvirket i omtrent 30 dødsulykker i året i perioden 2017–2021. Dette viser etter Riksrevisjonens vurdering at drift og vedlikehold har stor betydning for trafikksikkerheten på norske veier, og at kostnadsøkningen innenfor drift og vedlikehold i liten grad har bidratt til å redusere antall ulykker i tråd med nullvisjonen.

### 1.3.1.4 Oppetiden på riksveinettet har vært stabil, men Statens vegvesen har ikke informasjon om hvor store forsinkelser drifts- og vedlikeholdsarbeid medfører

Statens vegvesen måler primært fremkommeligheten på veinettet gjennom målinger av oppetid, altså hvor stor andel av tiden veinettet er åpent. For fylkesvei blir det ikke beregnet oppetidsstatistikk. Oppetiden på riksvei ligger stabilt på rundt 99 pst. Etter Riksrevisjonens vurdering er det positivt at Statens vegvesen i all hovedsak lykkes med å holde veiene åpne, noe som er viktig for målet om enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet.

Gjennomføringen av drifts- og vedlikeholdsarbeidet kan imidlertid ha stor innvirkning på fremkommeligheten selv om veien er åpen. Veiarbeid medfører i de fleste tilfeller ikke stengning, men kan likevel føre til betydelige forsinkelser og kostnader for samfunnet. Riksrevisjonen har utført reisetidsmålinger på alle strekninger (1 275) hvor det pågikk kortvarig veiarbeid (som i hovedsak er vedlikeholdstiltak) sommeren 2022. Målingene viser at de samfunnsøkonomiske kostnadene tilknyttet vedlikeholdsarbeid er høye, og at arbeidene ofte øker gjennomsnittlig reisetid på en strekning med 10 til 30 pst.

Undersøkelsen viser at det er store samfunnsøkonomiske gevinster å hente ved å forbedre koordineringen av veiarbeid og forutsigbarheten for trafikantene, og at veiarbeidene i liten grad er samordnet. De fleste trafikkmeldinger som gis til trafikanter om pågående veiarbeid, inneholder ikke nøyaktig informasjon om når arbeidet pågår. Undersøkelsen viser også at Statens vegvesen i liten grad kontrollerer og følger opp hvordan drifts- og vedlikeholdsarbeidet påvirker trafikkavviklingen. Ettersom Statens vegvesen ikke måler hvor store forsinkelser drift og vedlikehold medfører, finnes det begrenset informasjon om hvordan måloppnåelsen på dette området har utviklet seg. Informasjon om oppetid tyder på at utviklingen har vært stabil.

Kvaliteten på vinterdrift (brøyting/strøing) har også stor betydning for hvor fremkommelig veien er. Analyser av posisjonsdata for brøytebiler i sesongen 2021/2022 viser at det ved værhendelser er stor variasjon i hvor ofte brøytebiler er innom veier med samme vinterdriftsklasse. Dette gir indikasjoner på at vinterdriftsstandardene ikke alltid overholdes av entreprenørene.

Statens vegvesen opprettet i 2023 produktområdet *Fremkommelig vei* for å bidra til bedre fremkommelig-

het innenfor drift og vedlikehold. Etter Riksrevisjonens oppfatning er det positivt at Statens vegvesen har identifisert utfordringer, og iverksatt tiltak for å løse dem.

### 1.3.1.5 Klimagassutslippene fra drift og vedlikehold har ikke gått ned

Undersøkelsen viser at det er usikkert hvor store CO<sub>2</sub>-utslipp drift og vedlikehold av riks- og fylkesvei har stått for i undersøkelsesperioden. Statens vegvesen bruker beregnede faktorer basert på regnskapstall for å anslå dette for riksvei. I 2022 er det beregnet at drift og vedlikehold av riksveier står for direkte utslipp på totalt 95 000 tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter. Det utgjør 5 pst. av de direkte klimagassutslippene fra bygg- og anleggsvirksomheten i Norge. Utslippene har ligget på et stabilt nivå de siste årene.

I tillegg kommer CO<sub>2</sub>-utslipp fra fylkesvei, som det ikke finnes beregninger for. Ettersom kostnadene for drift og vedlikehold av fylkesvei har økt, og det ikke er innført nye klimakrav i fylkeskommunenes driftskontrakter, vurderer Riksrevisjonen det som lite sannsynlig at utslippene på fylkesvei er redusert.

Etter Riksrevisjonens oppfatning viser dette at drift og vedlikehold av riks- og fylkesveier står for vesentlige CO<sub>2</sub>-utslipp, og at disse ikke er redusert i undersøkelsesperioden. Undersøkelsen viser videre at saltforbruket på riksveier har gått ned i undersøkelsesperioden, blant annet som følge av at endringer i oppgjørsformen for salting har gitt insentiver til å salte mindre. Dette vurderer Riksrevisjonen som positivt. Informasjon om saltforbruk for fylkesveier finnes ikke etter 2019.

Statens vegvesen har gjort forsøk med å sette miljø/klima som tildelingskriterier i to driftskontrakter som ble inngått i 2021 og 2022, hvor entreprenørene har forpliktet seg til å kutte de direkte utslippene med 30 og 85 pst. gjennom å bruke biodiesel, forbedre logistikken og benytte elektriske småkjøretøy. De aller fleste drifts- og vedlikeholdscontrakter blir imidlertid fortsatt utlyst med pris som eneste tildelingskriterium, og entreprenørene har derfor ikke insentiver til å redusere klimagassutslipp.

Riksrevisjonen ser det som positivt at Statens vegvesen har lyst ut forsøkskontrakter som viser at det er mulig å få ned utslippene ved å innføre nye krav og tildelingskriterier. Samtidig er omfanget av nye krav og tildelingskriterier hittil begrenset. Etter Riksrevisjonens vurdering har derfor ikke Statens vegvesen gjort nok for å sikre at drift og vedlikehold bidrar til å nå det nasjonale målet om utslippsreduksjoner i transportsektoren. For å redusere utslipp fra drift og vedlikehold vurderer Riksrevisjonen det som nødvendig at Statens vegvesen innfører flere tiltak.

## 1.3.2 REGIONREFORMEN HAR GITT STØRRE MULIGHETER FOR LOKALE TILPASNINGER, MEN MINDRE STORDRIFTSFORDELER OG MER FRAGMENTERTE KOMPETANSEMILJØER

### 1.3.2.1 Reformen har gitt større muligheter for lokale tilpasninger, men økte standardforskjeller gir risiko for svakere måloppnåelse for trafikkikkerhet, fremkommelighet og miljø

I utredningen av konsekvenser av avviklingen av sams vegadministrasjon ble det trukket frem at å overføre veiadministrasjonen til fylkeskommunene ville kunne gi positive virkninger, som for eksempel bedre samhandling mellom fag og politikk på regionalt nivå. KS har pekt på at en oppdeling av driftskontraktene kan gjøre det mulig å tilpasse kontraktene til små, lokale entreprenører som gir merverdi og ringvirkninger til fylket.

Det finnes ikke forpliktende nasjonale føringer for standarder for drift og vedlikehold, med unntak av for bru og tunnel. Fylkeskommunene kan dermed fritt velge drifts- og vedlikeholdsstandard på fylkesveiene. Undersøkelsen viser at noen fylkeskommuner har valgt å fortsette å følge kontraktsmalene og standardene til Statens vegvesen, mens andre har gjort tilpasninger i krav og standarder. Etter Riksrevisjonens vurdering har regionreformen gitt fylkeskommunene større fleksibilitet og mulighet til å prioritere ressurser i tråd med lokale ønsker og behov som kan gi positive gevinster.

Det at fylkeskommunene kan tilpasse drift og vedlikehold til lokale forhold og politiske hensyn kan føre til et mindre enhetlig tilbud til trafikantene, når det gjelder både trafikkikkerhet, fremkommelighet og miljø. Stor variasjon i standardkrav på tvers av veieiere kan øke kostnadene ved at det blir større usikkerhet og mindre oversiktlig for entreprenørmarkedet. Ifølge Statens vegvesen kan forskjeller i drifts- og vedlikeholdsstandard også gi risiko for redusert trafikkikkerhet. Etaten viser til at det er viktig for trafikkikkerheten at trafikantene har en enhetlig og forutsigbar kjøreopplevelse uavhengig av hvilke veieiere og entreprenører som er ansvarlig. Statens havarikommisjon påpeker at uforutsigbare endringer i kjøreforhold og -standard mellom grenseområder kan påvirke trafikkikkerheten.

Etter Riksrevisjonens vurdering kan derfor større forskjeller i krav og standarder medføre en risiko for svakere måloppnåelse, innenfor både trafikkikkerhet, fremkommelighet og miljø. Samferdselsdepartementet satte i 2020 i gang et arbeid med å vurdere behovet for bindende nasjonale føringer innenfor drift og vedlikehold. Føringene skal sikre at oppgavene gjennomføres

enhetlig, effektivt og med kvalitet, og at nasjonale mål oppnås.

### 1.3.2.2 Reformen og den interne omorganiseringen har gitt mindre stordriftsfordeler og mer fragmenterte kompetansemiljøer innenfor drift og vedlikehold

Hensikten med sams vegadministrasjon var å utnytte ressurser og kompetanse effektivt på tvers av forvaltningsnivåer, administrative grenser og oppgaveområder i Statens vegvesen. I utredningen av konsekvenser av avviklingen av ordningen skrev Statens vegvesen at en avvikling ville medføre stor risiko for økte kostnader, kompetansetap og redusert kvalitet i oppgaveløsingen.

Undersøkelsen viser at avviklingen av sams vegadministrasjon har gitt høyere entreprenørkostnader og administrasjonskostnader for Statens vegvesen og fylkeskommunene samlet sett. Fagmiljøene har blitt mindre og mer fragmenterte enn tidligere, både i Statens vegvesen og i fylkeskommunene. I spørreundersøkelsen oppgir mange byggeledere at de har et stort behov for mer støtte fra sin organisasjon. Til tross for at antallet disponible årsverk til drift og vedlikehold samlet sett har økt, mener både Statens vegvesen og fylkeskommunene at de har mindre kapasitet til støtte og utvikling enn de har behov for. Etter Riksrevisjonens oppfatning viser dette at reformen har gitt mindre stordriftsfordeler innenfor drift og vedlikehold.

Undersøkelsen viser også at det har blitt mindre samarbeid på tvers i Statens vegvesen etter omorganiseringen. Trafikksikkerhetsmiljøet i etaten er delt opp. Det nasjonale trafikksikkerhetsmiljøet er plassert i divisjon transport og samfunn, mens divisjon drift og vedlikehold har ansvaret for å følge opp trafikksikkerheten i drift og vedlikehold. Undersøkelsen viser at det er lite kontakt mellom disse miljøene. For eksempel utveksler de i liten grad erfaringer med hvordan krav i standarder og kontraktsmaler for drift og vedlikehold påvirker trafikksikkerheten.

Det har også blitt mindre samarbeid mellom divisjon drift og vedlikehold og utbyggingsdivisjonen. Det kan føre til at drift og vedlikehold blir for lite involvert i planfasen av utbyggingsprosjekter når det blir lagt premisser som har betydning for livssyklus-kostnader. Riksrevisjonen mener det er viktig at Statens vegvesen sørger for at de nye divisjonene samarbeider om tverrfaglige problemstillinger.

### 1.3.2.3 Reformen har gitt større behov for koordinering og samarbeid mellom veieierne

I 2019 skrev Samferdselsdepartementet i Prop. 1 S (2019–2020) at med avviklingen av sams vegadministrasjon skulle det opprettes separate kontrakter for riks- og fylkesveinettet. I senere budsjettproposisjoner har de-

partementet skrevet at Statens vegvesen skal legge til rette for samarbeid med fylkeskommunene om driftskontrakter dersom dette kan redusere samlede utgifter for å drifte riks- og fylkesveinettet.

Undersøkelsen viser at det i dag er begrenset faglig samarbeid mellom Statens vegvesen og fylkeskommunene innenfor drift og vedlikehold. Både Statens vegvesen og fylkeskommunene har organisert seg og bygget opp kapasitet i tråd med regionreformens forutsetninger. Ettersom aktørene nå har bygget opp egen kapasitet, er det ikke nødvendigvis lønnsomt eller naturlig for veieierne å samarbeide på alle områder. Etter Riksrevisjonens oppfatning er det likevel viktig at Statens vegvesen styrker samarbeidet med fylkeskommunene for å sikre høyere effektivitet, og håndtere kapasitets- og kompetanseutfordringene i etaten og fylkeskommunene. Riksrevisjonen vil videre vise til at det ikke er formelle hindringer for at aktørene kan samarbeide om felles driftskontrakter, og at samarbeid på dette området kan forbedre kostnadseffektiviteten.

Undersøkelsen viser at beredskap er et område hvor det er behov for koordinering og samarbeid mellom veieierne. Etter regionreformen er det 13 veieiere som må koordinere beslutninger som påvirker andre når det oppstår uforutsette hendelser. Et eksempel er når en riksvei blir stengt og trafikken blir styrt til en omkjøringsvei som tilhører en fylkeskommune. Etter et omfattende snøvær på E18 i Agder i 2021 ble mangelfull koordinering og rolle- og ansvarsavklaring trukket frem som årsak til at 2500 biler ble stående stille i snøkaos i over fem timer. Etter regionreformen har behovet for å koordinere beredskap økt, og Riksrevisjonen mener det er viktig at aktørene finner gode samarbeidsformer for dette.

## 1.3.3 DET ER FLERE SVAKHETER VED STATENS VEGVESENS STYRING OG OPPFØLGING AV DRIFT OG VEDLIKEHOLD

Undersøkelsen viser at det er flere svakheter i Statens vegvesens styring og oppfølging av drift og vedlikehold, blant annet innenfor mål- og resultatstyring, planlegging, kontraktsutforming og -oppfølging, internkontroll og forbedringsarbeid. Dette mener Riksrevisjonen samlet sett er *kritikkverdige*. Riksrevisjonen ser imidlertid positivt på at Statens vegvesen har iverksatt flere utviklingstiltak for å utbedre svakhetene.

### 1.3.3.1 Statens vegvesen har for lite styringsinformasjon og utnytter ikke data godt nok

Undersøkelsen viser at Statens vegvesen har interne rapporteringsrutiner i styringslinjen, som inkluderer rapportering om aktiviteter, økonomisk utvikling og risikovurderinger innenfor drift og vedlikehold. Samtidig

har etaten få måleindikatorer og lite informasjon om hvordan drift og vedlikehold bidrar til hovedmålene, til bruk i overordnet styring og oppfølging av drift og vedlikehold. Store deler av den interne rapporteringen er ikke fullstendig.

Undersøkelsen viser at en årsak til at Statens vegvesen har lite styringsinformasjon, er at etaten ikke har et system for automatisk datafangst. Innsamlingen av data krever mye manuelt arbeid, og det er svakheter i datagrunnlaget. Statens vegvesen samler inn mye informasjon som ikke blir systematisk strukturert og tilgjengelig slik at den kan bli analysert eller brukt på et overordnet nivå. Informasjonen blir ofte samlet inn av operative enheter, og lagret på ulike områder og i ulike filformater. Ledelsen i divisjon drift og vedlikehold uttaler at de har for liten kapasitet til å utføre overordnet analyse- og utviklingsarbeid, og at dette kan føre til at divisjonen ikke klarer å identifisere forbedringspunkter.

Statens vegvesen har flere pågående forskningsprosjekter innen drift og vedlikehold. Samtidig viser undersøkelsen at det finnes lite forskning om drift og vedlikeholds betydning for hovedmålene, og at Statens vegvesen ikke har gjort egne analyser av dette.

Etter Riksrevisjonens vurdering har Statens vegvesen for lite styringsinformasjon og utnytter i for liten grad de dataene som finnes. Det gjør det vanskelig for etaten å forbedre egne arbeidsprosesser, å vurdere om kontraktsutforming og -oppfølging har tilsiktet effekt, og å prioritere mellom ulike drifts- og vedlikeholdstiltak.

Flere av hovedmålene i samferdselspolitikken er i konflikt med hverandre, og prioritering av ett mål kan fort gå på bekostning av et annet. For eksempel kan lavere standarder koste mindre, men ha negative konsekvenser for trafikksikkerheten. Nye miljø- og klimakrav vil kunne føre til reduserte utslipp, men være kostnadsdrivende. Etter Riksrevisjonens vurdering gjør disse målkonfliktene det ekstra viktig at etaten har kunnskap om måloppnåelsen.

I 2022 opprettet Statens vegvesen en egen avdeling, «data, innsikt og analyse», for å få mer verdi ut av innsamlede data og forbedre tjenestene etaten leverer til samfunnet. Riksrevisjonen mener det er positivt at etaten har viet mer oppmerksomhet til dette området.

### **1.3.3.2 Statens vegvesen planlegger i liten grad vedlikehold på lang sikt, og dette gir mindre effektivt vedlikehold og lite forutsigbarhet for entreprenørene**

Undersøkelsen viser at Statens vegvesen mangler en overordnet og helhetlig langsiktig vedlikeholdsplan. Statens vegvesen oppgir at det er utfordrende å planlegge vedlikehold langsiktig, blant annet på grunn av ettårige budsjetter og ekstrabevilgninger i løpet av året. I tillegg er vedlikehold ofte en salderingspost mot drift,

ved at inngåtte driftskontrakter prioriteres over vedlikehold. Hvor mye som gjenstår av midler til vedlikehold, avhenger blant annet av hvor hard vinteren har vært. Derfor er det usikkert hva som kan avsettes til vedlikehold hvert år. Innenfor enkelte fagområder, slik som asfalt, har det vært flerårige planer i deler av landet.

Undersøkelsen viser at entreprenørene mener at byggherrenes planlegging av vedlikehold er for lite forutsigbar, og at bestillinger kommer for sent på året. Ifølge entreprenørene gjør dette at de ikke kan bygge kapasitet og kompetanse for å håndtere oppgavene som kommer, eller planlegge bruk av underentreprenører og maskiner. Dermed mister de stordriftsfordeler og får høyere enhetskostnader.

Etter Riksrevisjonens vurdering har Statens vegvesen ikke planlagt vedlikeholdstiltak langsiktig nok, og dette har gitt entreprenørene lite forutsigbarhet. Riksrevisjonen mener dette kan ha gjort arbeidet dyrere enn nødvendig, og at arbeid kan ha blitt forsinket på grunn av kapasitetsutfordringer. I tillegg kan kvaliteten ha blitt dårligere, for eksempel fordi arbeid blir utført sent på året når det klimamessig er minst gunstig.

Etter Riksrevisjonens vurdering har Statens vegvesen heller ikke et godt nok grunnlag for å prioritere mellom ulike vedlikeholdstiltak. Undersøkelsen viser også at Statens vegvesen mangler gode systemer for å holde oversikt over utviklingen av tilstanden på riksveinettet. Det gjennomføres mest korrektivt vedlikehold (som utføres etter at feil er oppdaget), og i mindre grad preventivt (planlagt) vedlikehold. Korrektivt vedlikehold er ofte dyrere enn planlagt vedlikehold, og gir mindre vedlikehold for pengene.

Divisjon drift og vedlikehold mangler også oppdatert informasjon om hvilke strekninger som er sårbare, og hvor det er størst behov for å gjennomføre trafikksikkerhetsinspeksjoner som grunnlag for å prioritere trafikksikkerhetstiltak. Divisjonen har ikke et system for å holde oversikt over inspeksjonene som har blitt utført, samt avvikene de har funnet, men arbeider med å utvikle dette.

Etter Riksrevisjonens vurdering gjør manglende tilstandsinformasjon det krevende å planlegge og prioritere vedlikeholdstiltak langsiktig, og å iverksette rett tiltak til rett tid. Det kan føre til at objekter byttes ut for tidlig og hele levetiden ikke blir utnyttet, eller at objekter må byttes før levetiden er utløpt fordi de er for dårlig ivaretatt, noe som gjør vedlikeholdet dyrere. I tillegg kan det gå ut over trafikksikkerheten og fremkommeligheten.

Statens vegvesen har nylig gått til anskaffelse av et nytt IT-system for vedlikeholdsstyring som skal forbedre planlegging og prioritering av vedlikeholdstiltak. Etaten har også nylig utarbeidet en vedlikeholdspolicy som angir at det skal utarbeides langsiktig vedlike-

holdsplaner så snart det nye systemet er implementert. Riksrevisjonen mener dette er positivt.

### 1.3.3.3 Det er svakheter ved flere av Statens vegvesens rutiner, IT-systemer og læringsprosesser

Undersøkelsen viser at etaten mangler en del rutiner for drift og vedlikehold, og noen er utdaterte eller ikke tilpasset drift og vedlikehold. Dette gjelder for eksempel rutiner, standarder og håndbøker for å inngå og følge opp kontrakter. Omorganiseringen, med opprettelsen av en egen divisjon for drift og vedlikehold, har ført til at etaten har startet arbeidet med å utvikle mer enhetlige rutiner. Dette mener Riksrevisjonen er positivt.

Undersøkelsen viser at det er svakheter i flere IT-systemer som blir brukt i styringen og oppfølgingen av drifts- og vedlikeholdsarbeidet, for eksempel til planlegging og oppfølging. Etaten arbeider med å forbedre dette.

Undersøkelsen viser at læring og oppfølging etter ulykker og hendelser innen drift og vedlikehold ikke har vært godt nok ivaretatt. Ulykkesanalysegruppen (UAG) gjør analyser av alle dødsulykker, men har lite oppmerksomhet på drift og vedlikehold i sine undersøkelser, og det tar opp mot to år før rapporten foreligger. Divisjon drift og vedlikehold har et selvstendig ansvar for trafikksikkerhet innen drift og vedlikehold, men har frem til høsten 2022 ikke hatt rutiner for å lære av og forbedre arbeidet i etterkant av trafikkulykker. Divisjonen har heller ikke fulgt opp læringspunkter fra UAG rettet mot drift og vedlikehold. Etter Riksrevisjonens vurdering betyr dette at Statens vegvesen ikke har hatt gode nok læringsprosesser for å forbedre trafikksikkerheten innenfor drift og vedlikehold.

Statens vegvesen opplever at det i liten grad meldes avvik i etatens kvalitetssystem, og at dette utgjør en vesentlig utfordring for systematisk forbedring. Det tar også lang tid å følge opp avvik, og etaten opplever at omorganiseringen/regionreformen har ført til at etaten har for dårlig kapasitet til analyse- og utviklingsarbeid, samt planleggings- og støttefunksjoner.

Undersøkelsen viser at etaten over tid ikke har viet tilstrekkelig oppmerksomhet til å følge opp funn fra ulike kontrollinstanser, og at den ikke har vært god nok til å ta inn og følge opp anbefalinger i styringen av området. Mange av svakheterne undersøkelsen avdekker, har blitt påpekt tidligere og vært kjent for Statens vegvesen i mange år.

Etter Riksrevisjonens vurdering viser dette at Statens vegvesen ikke har gode nok systemer og rutiner for å ivareta behovet for læring og forbedring innenfor drift og vedlikehold.

### 1.3.3.4 Det er svakheter i Statens vegvesens arbeid med å utforme og følge opp driftskontraktene

Statens vegvesen lyser ut femårige kontrakter for utførelsen av driftsoppgavene på riksveiene. Undersøkelsen viser at manglende erfaringstall og informasjon om veitilstanden kan gi unøyaktige konkurransegrunnlag. Dette gjør prisingen vanskelig for entreprenørene, blant annet på grunn av usikkerhet rundt mengdeanslagene, og at noen av kravene ikke er tydelige nok. Etter Riksrevisjonens vurdering skaper dette usikkerhet i markedet og risiko for at kontraktene blir priset for lavt eller for høyt. For lav prising medfører risiko for lav kvalitet på arbeidet, og for høy prising går ut over målet om kostnadseffektivitet. Mange entreprenører mener også at en del krav er lite kostnadseffektive.

En del av kravene i driftskontraktene, for eksempel innen vinterdrift, er funksjonskrav, som entreprenøren kompenseres for gjennom en fastpris. Slike krav gir incentiver til å effektivisere, men medfører også risiko for at oppgavene utføres med dårlig kvalitet eller ikke blir gjort. Dette krever god oppfølging fra byggherre. Undersøkelsen viser at entreprenører ofte nedprioriterer funksjonsoppgaver grunnet lav lønnsomhet, og at det er svakheter ved Statens vegvesens systemer for oppfølging av kvaliteten på arbeidet som blir utført. Det er ulikheter i byggeledernes praksis, og entreprenørene og byggelederne tolker kontraktskravene på ulike måter. Dette fører i mange tilfeller til uenigheter, som kan føre til høyere kostnader, lavere tillit mellom partene og dårligere kvalitet på arbeidet.

Statens havarikommisjon har vist at mangler ved entreprenørens vinterdriftsarbeid og byggherrens oppfølging har medvirket til flere dødsulykker. Undersøkelsen viser også at det er stor variasjon i hvor ofte strekninger med samme vinterdriftsklasse blir brøytet, og at dette i liten grad blir fulgt opp av Statens vegvesen. Etter Riksrevisjonens vurdering gir dette indikasjoner på at byggherrens oppfølging ikke avdekker kontraktsbrudd, og dette kan gå ut over fremkommeligheten og trafikksikkerheten til trafikantene.

Undersøkelsen viser at Statens vegvesens økonomistyring har sørget for at det ikke har vært mer- eller mindreforbruk på hovedpostene for drift og vedlikehold. For driftskontraktene har imidlertid ikke etaten løpende kontroll på samlede utbetalinger i driftskontraktene, eller systemer som gjør det mulig å følge opp kostnader opp mot leveranser. Flere driftskontrakter overskrider kontraktssummene med 20–30 pst., blant annet fordi det blir utført ekstra vedlikeholdstiltak gjennom driftskontraktene. Etter Riksrevisjonens vurdering gir svakheterne i etatens systemer for planlegging og økonomioppfølging risiko for at arbeid ikke blir lyst ut i henhold til anskaffelsesregelverket. Dette kan gjøre arbeidet dyrere enn nødvendig.

Etter Riksrevisjonens vurdering kan disse svakhetene ved hvordan Statens vegvesen utformer og følger opp driftskontraktene, påvirke måloppnåelsen. Statens vegvesen har over lang tid arbeidet med å forbedre kontraktmalene og finne riktig balanse for risikofordeling og gode insentivstrukturer. Etaten har også igangsatt opplæringstiltak for byggeledere. Riksrevisjonen mener dette er positivt. Samtidig viser undersøkelsen at det fortsatt er behov for å forbedre utformingen og oppfølgingen av kontraktene i samarbeid med entreprenørmarkedet.

### 1.3.4 SAMFERDSDEPARTEMENTET SIKRER SEG IKKE GOD NOK INFORMASJON OM RESULTATENE AV ARBEIDET MED DRIFT OG VEDLIKEHOLD PÅ RIKS- OG FYLKESVEI

Samferdsdepartementet har det overordnede ansvaret for samferdselspolitikken og for at de nasjonale målene for drift og vedlikehold nås. Departementet har også ansvar for at Statens vegvesen gjennomfører aktiviteter i samsvar med målene i Stortingets vedtak og forutsetninger.

Samferdsdepartementet har innhentet lite informasjon om hvordan drift og vedlikehold har påvirket de transportpolitiske målene, både for riks- og fylkesveier. Departementet har også innhentet lite overordnet informasjon om tilstandsutviklingen og vedlikeholdsetterslepet på riks- og fylkesveier. Departementet har gitt Statens vegvesen i oppdrag å utarbeide en ny tilstandsindikator for å måle utviklingen i standarden (vedlikeholdsetterslepet) på riksveinettet og å samarbeide med fylkeskommunene om en ny kartlegging av vedlikeholdsetterslepet på fylkesveinettet.

Departementet har i undersøkelsesperioden i liten grad bedt om rapportering fra fylkeskommunene om måloppnåelsen for de nasjonale målene. Innenfor trafikksikkerhet har departementet informasjon om antall ulykker på fylkesvei, mens for klima/miljø og fremkommelighet har ikke departementet informasjon om måloppnåelsen. Dette gjelder for eksempel informasjon om oppetid, CO<sub>2</sub>-utslipp og saltforbruk. Etter regionreformen får Samferdsdepartementet og Statens vegvesen som fagorgan også mindre informasjon om fylkesveiene. Undersøkelsen viser at det har vært diskusjoner mellom Statens vegvesen og departementet om hvor omfattende rollen som fagorgan skal være etter reformen.

Etter Riksrevisjonens vurdering sikrer ikke Samferdsdepartementet seg god nok informasjon om resultatene av arbeidet med drift og vedlikehold på riks- og fylkesvei, noe som gjør det vanskelig å styre og følge opp at de nasjonale målene nås. Riksrevisjonen mener dette *ikke er tilfredsstillende*.

## 1.4 Anbefalinger

Riksrevisjonen anbefaler Samferdsdepartementet å sørge for at Statens vegvesen:

- utarbeider bedre beslutningsgrunnlag for å styre og følge opp drifts- og vedlikeholdsarbeidet
- viderefører arbeidet med overgangen til en mer strategisk og kostnadseffektiv vedlikeholdsplanlegging
- identifiserer og utbedrer svakheter i rutiner og IT-systemer for å forbedre drifts- og vedlikeholdsarbeidet
- fortsetter å utvikle drifts- og vedlikeholdskontraktene i samarbeid med entreprenørmarkedet og styrker oppfølgingen av kontraktene
- vurderer å innføre nye miljø- og klimakrav i drifts- og vedlikeholdskontrakter
- etablerer samarbeidsarenaer, både internt og mellom veieiere

Riksrevisjonen anbefaler Samferdsdepartementet:

- å sikre seg informasjon om resultatene av arbeidet med drift og vedlikehold på riks- og fylkesvei for å følge opp at de nasjonale målene nås.

## 2. Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kari Henriksen, Frode Jacobsen og Kirsti Leirtrø, fra Høyre, lederen Peter Frølich og Svein Harberg, fra Senterpartiet, Nils T. Bjørke, fra Fremskrittspartiet, Carl I. Hagen, fra Sosialistisk Venstreparti, Audun Lysbakken, fra Rødt, Seher Aydar, fra Venstre, Grunde Almeland og fra Miljøpartiet De Grønne Lan Marie Nguyen Berg, viser til rapporten og merker seg at Riksrevisjonens mål med undersøkelsen har vært å vurdere i hvilken grad veimyndighetene legger til rette for at drift og vedlikehold av riks- og fylkesveier utføres effektivt og med god kvalitet. Undersøkelsen omfatter i hovedsak perioden 2015–2022, og Riksrevisjonen har ikke sett på fylkeskommunal styring og oppfølging av drift og vedlikehold.

Komiteen merker seg også at Riksrevisjonen har undersøkt årsaker til funn av svak måloppnåelse.

Komiteen mener dette er en viktig rapport med bakgrunn i at utførelsen av drift og vedlikehold av veiene kan ha stor betydning, både for risikoen for skader på veibanen og omfanget av dette, men ikke minst også risikoen for trafikkuulykker. Selv om det settes av over 20 mrd. kroner årlig til dette arbeidet, er altså kvaliteten på arbeidet avgjørende for å få gode resultater og trygge veier.



Komiteen viser til at Riksrevisjonen etter undersøkelsen har kommet med følgende konklusjoner:

- «Kostnadene til drift og vedlikehold har økt betydelig siden 2015, uten at dette har gitt mer fremkommelige, miljøvennlige eller tryggere riks- og fylkesveier.
- Regionreformen har gitt større muligheter for lokale tilpasninger, men mindre stordriftsfordeler og mer fragmenterte kompetansemiljøer.
- Det er flere svakheter ved Statens vegvesens styring og oppfølging av drift og vedlikehold. Etaten:
  - har for lite styringsinformasjon og utnytter ikke data godt nok
  - planlegger i liten grad vedlikehold på lang sikt, og dette gir mindre effektivt vedlikehold og lite forutsigbarhet for entreprenørene
  - har svakheter i flere av sine rutiner, IT-systemer og læringsprosesser
  - har svakheter i arbeidet med å utforme og følge opp driftskontraktene
- Samferdselsdepartementet sikrer seg ikke god nok informasjon om resultatene av arbeidet med drift og vedlikehold på riks- og fylkesvei.»

Komiteen slutter seg til Riksrevisjonens konklusjoner.

Komiteen merker seg videre at Riksrevisjonen på bakgrunn av konklusjonene fremsetter følgende kritikk:

«Det er **kritikkverdige** at kostnadene til drift og vedlikehold har økt betydelig siden 2015 uten at dette har gitt mer fremkommelige, miljøvennlige eller tryggere riks- og fylkesveier.

Det er flere svakheter i Statens vegvesens styring og oppfølging av drifts- og vedlikeholdsarbeidet, blant annet innen mål- og resultatstyring, planlegging, kontraktsutforming og -oppfølging, internkontroll og forbedringsarbeid. Samlet sett er dette **kritikkverdige**. Riksrevisjonen har ikke sett på fylkeskommunenes styring og oppfølging av drift og vedlikehold.

Det er **ikke tilfredsstillende** at Samferdselsdepartementet ikke sikrer seg god nok informasjon om resultatene av arbeidet med drift og vedlikehold på riks- og fylkesvei.»

Komiteen mener det må være et klart mål at drifts- og vedlikeholdsarbeidet på riks- og fylkesveiene skal bidra til å øke trafikksikkerheten. Undersøkelsen viser at utførelsen av drift og vedlikehold har stor betydning både for risikoen for at det skjer en ulykke, og for ulykkens skadeomfang. Ulykkesfaktorer som kan relateres til drift og vedlikehold, slik som for eksempel veidekke og glatt vei, har medvirket i omtrent 30 dødsulykker i året i perioden 2017–2021. Dette viser at drift og vedlikehold har stor betydning for trafikksikkerheten. Komiteen mener dette er et for høyt tall, og at det er urovekkende at dette tallet ikke reduseres, selv etter store økninger i ressursbruken innenfor drift og vedlikehold. Komiteen slutter seg til Riksrevisjonens kritikk av dette.

Komiteen har stor forståelse for at vedlikehold av veiene, spesielt vintervedlikehold, vil ha store variasjoner i kostnader fra veistreking til veistreking. Værforholdene på relativt korte strekninger kan variere stort både med hensyn til nedbørsmengder, vindforhold og temperatur. Dette gjør det naturlig nok vanskelig å sammenligne driftskontrakter. Komiteen mener likevel det er svært viktig og ligger et stort potensial i å ha gode rutiner og systemer, og er forundret over at Statens vegvesen og politiske myndigheter ikke har tatt i bruk informasjon de allerede har tilgjengelig til å systematisk finne muligheter for effektivisering eller læring fra gode resultater. Komiteen vil spesielt peke på mulighetene som ligger i å bruke erfaringsdata i forbindelse med planlegging og mål- og resultatstyring. Komiteen slutter seg til Riksrevisjonens kritikk på dette området. Komiteen merker seg at Statens vegvesen har iverksatt flere utviklingstiltak for å utbedre svakhetene. Det er bra.

Komiteen mener det er overraskende at departementet ikke synes å ha innhentet informasjon om resultatene av arbeidet med drift og vedlikehold i et slikt omfang at det kan brukes til å se om nasjonale mål nås. Komiteen slutter seg til Riksrevisjonens kritikk også på dette området.

Komiteen viser til at Riksrevisjonen som et resultat av funnene i rapporten har følgende anbefalinger:

«Riksrevisjonen anbefaler Samferdselsdepartementet å sørge for at Statens vegvesen

- utarbeider bedre beslutningsgrunnlag for å styre og følge opp drifts- og vedlikeholdsarbeidet
- viderefører arbeidet med overgangen til en mer strategisk og kostnadseffektiv vedlikeholdsplanlegging
- identifiserer og utbedrer svakheter i rutiner og IT-systemer for å forbedre drifts- og vedlikeholdsarbeidet
- fortsetter å utvikle drifts- og vedlikeholdskontraktene i samarbeid med entreprenørmarkedet og styrker oppfølgingen av kontraktene
- vurderer å innføre nye miljø- og klimakrav i drifts- og vedlikeholdskontrakter
- etablerer samarbeidsarenaer, både internt og mellom veieiere

Riksrevisjonen anbefaler Samferdselsdepartementet å

- sikre seg informasjon om resultatene av arbeidet med drift og vedlikehold på riks- og fylkesvei for å følge opp at de nasjonale målene nås.»

Komiteen slutter seg til Riksrevisjonens anbefalinger, men komiteens medlem fra Fremskrittspartiet er ikke enig i strekpunktet om å vurdere å innføre nye miljø- og klimakrav i drifts- og vedlikeholdskontrakter.

Komiteen viser til statsrådens svar, der statsråden bekrefter at departementet vil følge opp anbefalingene fra Riksrevisjonen. Komiteen merker seg også at statsråden viser til at det i tillegg til store omorganiseringer

de siste årene, som det vil ta tid å få effekt av, har vært en betydelig og krevende prisstigning på innkjøps siden. Statens vegvesen er imidlertid i gang med en rekke utviklingstiltak som vil bidra til å rette opp de funn Riksrevisjonen har.

Komiteens medlem fra Fremskrittspartiet mener at rapporten fra Riksrevisjonen viser at det må etableres et system for å holde oversikt over tilstanden på veinettet. Kvaliteten på veien er en av de viktigste faktorene for trafikksikkerhet. Når vedlikeholdssituasjonen på veiene ikke har vært kartlagt siden 2012, viser dette at innretningen på trafikksikkerhetsarbeidet i Statens vegvesen bør endres. Statens vegvesen er ansvarlig for veikvaliteten og dette medlem mener at å kartlegge veikvalitet og sørge for løpende vedlikehold skal ha hovedprioritet i Statens vegvesen sitt trafikksikkerhetsarbeid. Dette medlem viser til at i 2012 var vedlikeholdsetterslepet på riksveiene inntil 54 mrd. kroner. Dette medlem mener at her burde det vært reagert både av hensyn til veisystemets effektivitet, og i særlig grad av trafikksikkerhetsgrunner. Dette medlem finner at det er en svakhet at det eksisterer så lite informasjon om veisystemets kvalitet. Dette er så grunnleggende for både transportsystemets funksjon og sikkerhet at det må forventes å foreligge en årlig oversikt over standarden og vedlikeholdsetterslep, især på riksveinettet.

Dette medlem mener at Samferdselsdepartementet skal innhente løpende informasjon om kvaliteten på riks- og fylkesveinettet og i sine forventninger om at det leveres en holdbar veikvalitet til norske bilister. Der det foreligger årlig kvalitetsinformasjon, er på veidekke, og et nivå på bare 60 pst. tilfredsstillende veidekke på fylkesveier er svært alvorlig for trafikksikkerheten. Dette medlem forventer at oppmerksomheten og informasjonsinnhentingen om veikvalitet styrkes, og at trafikksikkerhetsarbeidet dreies mot eget ansvar som veieier når det er dokumentert sammenhengen mellom svikt i veikvalitet og ulykker.

Dette medlem fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen instruere Statens vegvesen om å lage årlige oversikter over riksveinettets kvalitet og vedlikeholdsetterslep. Fylkeskommunene anmodes om å gjøre tilsvarende som veieier.»

Dette medlem vil bemerke at mangler ved vinterdriftsarbeid og at Statens vegvesen ikke følger opp feil, kan ha medvirket i alvorlige ulykker. Dette medlem forventer bedret oppfølging av kontrakter på vinterdrift og at Statens vegvesen som ansvarlig for forvaltning av kontraktene forventes i sitt trafikksikkerhetsarbeid å ta tak i mangler ved vinterdriften. Dette medlem mener i denne sammenheng at det kan være behov for å stramme opp kontraktformene for å unngå en ansvarspulverisering, der feil og mangler i driften

oppstår. Dette medlem vil også bemerke at det ofte oppstår kaos i veitrafikken ved første snøfall vinterstid. Dette har skjedd på nytt i år på Østlandet. Det fremkommer i rapporten at forvaltningens arbeid med vedlikehold i liten grad er langsiktig. Dette medlem mener det er grunn til å tro at vinterdriften rammes av den samme praksisen. Dette medlem mener det må forventes at Samferdselsdepartementet sørger for at det er en vinterberedskapsordning, slik at veieier er klar i god tid før det kan forventes snøfall. Dette er en forventning som også bør være til fylkeskommunene. Dette medlem legger til grunn at en slik langsiktig vinterberedskap er en sentral del av trafikksikkerhetsarbeidet.

Dette medlem fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sørge for en forutsigbar vinterberedskapsordning som en integrert del av Statens vegvesens trafikksikkerhetsarbeid. Fylkeskommunene anmodes om å gjøre det samme som veieier.»

Dette medlem vil bemerke at selve innretningen på vedlikeholdsarbeidet fremstår som kjerneproblemet. Manglende oversikt over veikvalitet og vedlikeholdsbehov gjør at det blir vanskelig å planlegge vedlikehold på lang sikt. Videre fremkommer det at vedlikehold blir en salderingspost mot veidriften. Dette er en fullstendig uholdbar situasjon og utvikling for veisystemet og samtidig en av våre største trafikksikkerhetsutfordringer. Dette medlem mener det er Samferdselsdepartementet som er ansvarlig for denne tilstanden, og at det forventes at det snarlig legges premisser som gjør at videre forfall på veinettet unngås. Dette medlem mener at kortsiktigheten og den manglende kontraktsoppfølgingen fra Statens vegvesen i seg selv bidrar til økte kostnader for driftskontraktene. Unøyaktig konkurransegrunnlag, sene bestillinger samt at feil ikke følges opp, er eksempler på momenter som kan forklare den ekstraordinære kostnadsveksten. Det er også grunn til å tro at mer vekt på særskilte krav til elektrifisering av maskiner og kjøretøy i kontraktene ytterligere vil øke kostnadene og slik svekke driften av veiene og muligheten for vedlikehold. Dette medlem mener at det også kan være gode grunner til at man har egne definerte strekningsansvarlige på viktige strekninger for å legge til rette for langsiktig vedlikehold og stabil drift av veien.

Dette medlem fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen instruere Statens vegvesen om å igangsette langsiktig planlegging av veivedlikehold for å unngå videre forfall samt for å legge grunnlag for å hente inn vedlikeholdsetterslepet. Grunnlaget for arbeidet vil være den årlige oversikten over veikvalitet og vedlikeholdsetterslep. Fylkeskommunene anmodes om å gjøre tilsvarende som veieier.»

Dette medlem viser til det enorme vedlikeholdsetterslepet på fylkesveinettet som allerede i 2012 var inntil 100 mrd. kroner. Det er grunn til å tro at etterslepet på vedlikehold også her er større i dag, noe som tilstandsmålingen på veidekke indikerer, der tilfredsstillende kvalitet på fylkesveiene bare gjelder 60 pst. Dette medlem mener at trafikksikkerhetsgrunner tilsier at fylkesveier med stort trafikkgrunnlag og viktige næringsveier bør omgjøres til riksveier. Dette medlem mener det må stilles tilsvarende krav til fylkeskommunen som veieier å skaffe seg nødvendig oversikt over kvalitet og vedlikeholdsbehov på eget veisystem som grunnlag for langsiktig vedlikeholdsarbeid og innhenting av vedlikeholdsetterslep.

Dette medlem viser til at så mange som 30 dødsulykker i året kan skyldes manglende veikvalitet og dårlig vedlikehold. Dette medlem mener at å sørge for god veikvalitet på veier som eksisterer er like viktig som å bygge nye veier. Dette medlem legger til grunn at å sørge for et godt veidekke og løpende vedlikehold trolig er den viktigste trafikksikkerhetsoppgaven. I denne sammenheng er det skuffende når undersøkelser viser at læring og oppfølging etter ulykker innen drift og vedlikehold ikke ivaretas godt. Ulykkesanalysegruppen har lite oppmerksomhet på drift og vedlikehold i sine undersøkelser. Divisjon drift og vedlikehold har heller ikke hatt rutiner for å lære av og forbedre arbeidet i etterkant av trafikkulykker. Dette medlem mener det er en alvorlig mangel ved trafikksikkerhetsarbeidet at så lite oppmerksomhet har vært rettet mot sammenhengen mellom dårlig veikvalitet og fare for ulykker. Dette medlem mener at Statens vegvesen som forvalter av veisystemet og ansvarlig for kvaliteten skal omprioritere trafikksikkerhetsressurser til arbeid med veikvalitet.

Dette medlem fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen instruere Statens vegvesen om å bruke mer av trafikksikkerhetsressursene på arbeidet med veikvalitet. Grunnlaget for arbeidet vil være den årlige oversikten over veikvalitet og vedlikeholdsetterslep. Fylkeskommunene anmodes om å gjøre tilsvarende som veieier.»

Dette medlem mener det bør etableres en oversikt over hva gjennomføringen av drifts- og vedlikeholdsarbeid kan ha for fremkommeligheten og kostnader som betydelige forsinkelser kan ha for samfunnet. Dette er kostnader som veiforvalter skyver over på bilistene, og som kunne ha vært betydelig redusert gjennom bedre veiinformasjon og nøyaktig angivelse av når arbeidene finner sted. Det er dessverre også lite kontroll med gjennomføring av vedlikeholdsarbeidene og hvordan dette påvirker trafikkavviklingen. Det bør eksempelvis ikke være nødvendig å begrense trafikkav-

viklingen på veistrekninger på tidspunkt der det ikke gjennomføres arbeider.

Dette medlem fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen instruere Statens vegvesen om å skaffe kontroll over hvordan drift- og vedlikeholdsarbeid påvirker trafikkavviklingen og forutsigbarheten for trafikantene. I tidsperioder der vedlikeholdsarbeid ikke pågår, skal trafikkavviklingen kunne gjennomføres som normalt.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Venstre og Rødt, merker seg Riksrevisjonens påpekning av Statens vegvesens mangel på miljø/klima som tildelingskriterier i de fleste drifts- og vedlikeholds kontrakter. Riksrevisjonen mener Statens vegvesen ikke gjør nok for å kutte utslipp. Flertallet viser til at klimagassutslippene fra drift og vedlikehold av riks- og fylkesveier ikke har gått ned, og vil understreke viktigheten av å etablere og benytte slike tildelingskriterier for å sikre reelle utslippskutt i transportsektoren.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet minner om viktigheten av at vi når våre nasjonale klimaforpliktelser og -mål, og peker på at regjeringens klimastatus og -plan viser hvordan regjeringen jobber for å nå disse. Viktige virkemidler som CO<sub>2</sub>-avgiften, biodrivstoff og Enova bidrar til å redusere utslippene fra drift og vedlikehold. Disse medlemmer viser til at Statens vegvesen har varslet at de vil stille strengere klimakrav til alle som skal ha oppdrag for etaten. Nullutslipp på kjøretøy og maskiner og mer effektiv drift er blant de tiltakene som kan være aktuelle. Regjeringen har i tillegg skjerpert klima- og miljøbestemmelsene i anskaffelsesregelverket fra 2024, som innebærer en hovedregel om å vekte klima- og miljøhensyn med 30 pst. i offentlige kontrakter.

### 3. Forslag fra mindretall

#### Forslag fra Fremskrittspartiet:

##### *Forslag 1*

Stortinget ber regjeringen instruere Statens vegvesen om å lage årlige oversikter over riksveinettets kvalitet og vedlikeholdsetterslep. Fylkeskommunene anmodes om å gjøre tilsvarende som veieier.

##### *Forslag 2*

Stortinget ber regjeringen sørge for en forutsigbar vinterberedskapsordning som en integrert del av Statens vegvesens trafikksikkerhetsarbeid. Fylkeskommunene anmodes om å gjøre det samme som veieier.

*Forslag 3*

Stortinget ber regjeringen instruere Statens vegvesen om å igangsette langsiktig planlegging av veivedlikehold for å unngå videre forfall samt for å legge grunnlag for å hente inn vedlikeholdsetterslepet. Grunnlaget for arbeidet vil være den årlige oversikten over veikvalitet og vedlikeholdsetterslep. Fylkeskommunene anmodes om å gjøre tilsvarende som veieier.

*Forslag 4*

Stortinget ber regjeringen instruere Statens vegvesen om å bruke mer av trafikksikkerhetsressursene på arbeidet med veikvalitet. Grunnlaget for arbeidet vil være den årlige oversikten over veikvalitet og vedlikeholdsetterslep. Fylkeskommunene anmodes om å gjøre tilsvarende som veieier.

*Forslag 5*

Stortinget ber regjeringen instruere Statens vegvesen om å skaffe kontroll over hvordan drift- og vedlikeholdsarbeid påvirker trafikkavviklingen og forutsigbarheten for trafikantene. I tidsperioder der vedlikeholdsarbeid ikke pågår, skal trafikkavviklingen kunne gjennomføres som normalt.

## 4. Komiteens tilråding

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til dokumentet og råder Stortinget til å gjøre følgende

v e d t a k :

Dokument 3:11 (2022–2023) – Kvalitet og effektivitet i drift og vedlikehold av riks- og fylkesveier – vedlegges protokollen.

Oslo, i kontroll- og konstitusjonskomiteen, den 28. november 2023

**Peter Frølich**

leder

**Svein Harberg**

ordfører